



Villard-Bonnot, le 17 mai 2024

Suppression du PN27 : les délais sont tenus

Le Président du Département Jean-Pierre Barbier s'est rendu sur le chantier de la suppression du Passage à niveau n°27 (PN27) de Brignoud, accompagné du Vice-président en charge des mobilités et de la construction publique, Bernard Perazio, du Vice-président en charge du tourisme et de l'attractivité, Christophe Suszylo, et de la Conseillère départementale du canton du Moyen-Grésivaudan Annick Guichard, en présence des Maires et de la Communauté de communes. Il a rappelé que pour tous les projets actifs sur ce secteur, le Département investit 50 M€. Objectifs ? Répondre aux besoins actuels et futurs de déplacements dans le Grésivaudan et d'offrir des alternatives performantes à l'usage de la voiture individuelle.

Un passage à niveau dangereux

Le Passage à Niveau (PN 27) est une **intersection particulièrement dangereuse et prioritaire. Les flux de circulation sont importants** : trafic routier très élevé (12 700 véhicules/jour) de la RD10 qui croise la ligne ferroviaire Grenoble-Montmélian, au trafic également élevé (60 trains/jour) ; passage de nombreux piétons et cycles obligés d'emprunter la chaussée pour traverser le passage à niveau ; temps de fermeture de la route particulièrement longs, en raison de la proximité de la gare de Brignoud.

C'est pourquoi le Département, l'Etat, SNCF Réseau, la Communauté de Communes Le Grésivaudan et les communes de Villard-Bonnot et Frogès ont décidé de supprimer le PN 27, inscrit au Programme de Sécurisation Nationale (PSN), et de le remplacer par **des cheminements sécurisés pour chaque usage**.

C'est le Département de l'Isère qui porte, en partenariat avec SNCF Réseau, la maîtrise d'ouvrage de ce projet de suppression, qui intègre :

- la réalisation par le Département d'une voie nouvelle au nord de l'actuel PN 27 avec **un pont-route** permettant de passer au-dessus de la voie ferrée, à l'aide d'un ouvrage dénivelé, intégrant **une voie cyclable dédiée de 3 m de large** (plus de détails ci-dessous) ;
- la réalisation par SNCF Réseau **d'un passage souterrain** et des rampes d'accès permettant aux piétons (dont les personnes à mobilité réduite) et aux cyclistes de franchir les voies ferrées et de rejoindre les différents quais du terminus périurbain de Brignoud.



Démarrés en juin 2023, les travaux, menés par le Département jusque fin 2024, coûtent **15 M€, co-financés à 50% par le Département et l'Etat, dans le cadre du plan France Relance**. Le calendrier qui avait été annoncé est respecté.

Un pont-route pour les véhicules et les modes actifs

Afin de franchir de manière sécurisée la voie ferrée Grenoble-Montmélian, un pont-route intégral, d'une longueur de 600 m, a été construit par le Département au nord du passage à niveau actuel, sans joints de chaussée et sans appareil d'appuis pour faciliter sa gestion ultérieure au regard des contraintes imposées par la circulation ferroviaire. Sont également réalisés les raccordements à la RD 10 existante, de part et d'autre de l'ouvrage.

Ce pont intègre une chaussée de 2 voies et un espace modes actifs d'une largeur de 3 m séparé physiquement de ces dernières. Le pont sur les voies ferrées a une portée de 18 m et permet de dégager un gabarit ferroviaire de 6,10 m de hauteur. La structure du tablier est constituée de 19 poutrelles en acier noyées dans un béton armé. La réalisation de cet ouvrage a très peu impacté les usagers puisqu'uniquement des interruptions nocturnes de trafic ferroviaires ont été nécessaires : une pour la mise en place de ces poutrelles et cinq pour les phases de construction du tablier les plus contraignantes. Cet ouvrage dispose d'une ouverture suffisante pour permettre ultérieurement la réalisation d'une liaison cycles Frogès/gare de Brignoud le long de la voie ferrée.

A noter que le Département a dû adapter son projet suite à l'incendie criminel du pont de Brignoud. Suite à cet événement, le Département avait engagé très rapidement des réflexions afin que les conséquences de l'incendie n'impactent pas le calendrier de suppression du PN 27 et que l'aménagement réalisé soit compatible avec un projet de reconstruction du pont de Brignoud. La position du giratoire RD10/RD10a a été décalée d'une centaine de mètres vers le nord pour permettre une connexion directe au nouveau pont. Ceci a permis de limiter les déplacements de réseaux générant des économies importantes et les impacts environnementaux.

Au moins 50 M€ investis par le Département dans ce secteur

Cette opération est l'une des 6 opérations structurantes que le Département porte ou co-finance dans ce secteur, pour répondre aux besoins actuels et futurs de déplacements dans le Grésivaudan, et d'offrir des alternatives performantes à l'usage de la voiture individuelle, avec :

- la **reconstruction du pont de Brignoud**, au nord de l'ouvrage existant, avec un tablier plus large, ainsi que la réalisation d'une passerelle modes actifs sur les appuis du pont existant. La mise en service du nouveau pont est prévue fin 2026, celle de la passerelle courant 2027. Le coût de ces deux ouvrages est évalué à 25 M€ TTC, financés en totalité par le Département de l'Isère ;
- les deux projets portés par SNCF Réseau : le passage souterrain sous les voies ferrées (projet susmentionné), dont la mise en service est prévue fin 2026, financés à hauteur



de 2,2 M€ par le Département (coût total évalué à 17,7 M€ HT), ainsi que le terminus ferroviaire de Brignoud (aménagement réalisé dans le cadre du RER métropolitain) ;

- le **projet de véloroute Belle Via** estimé à 13 M€ entre Saint-Ismier et la limite du Département de la Savoie;
- la liaison modes actifs entre Crolles et Brignoud et le pôle d'échange multimodal en gare de Brignoud portés par le SMMAG, que le Département co-financera.

« La suppression du PN27 est une grande avancée pour la sécurité des usagers ! Ce n'est qu'un début puisque fin 2026, le Département devrait mettre en service le nouveau pont de Brignoud, et fin 2027 la passerelle modes doux. Ces deux ouvrages remplaceront l'actuel pont de Brignoud, qui a été, rappelons-le, gravement endommagé par un incendie criminel en avril 2022 », souligne le Vice-président aux mobilités et à la construction publique Bernard Perazio.

« Le PN27, de par sa dangerosité, méritait d'être supprimé. Grâce à la synergie de tous les acteurs locaux, de l'Etat et de SNCF Réseau, nous avons débuté de nouveaux aménagements sur cette intersection, qui permettront de sécuriser à la fois le transit de tous les usagers de la route, mais également le transit ferroviaire. Nous menons ce chantier le plus rapidement possible puisque ce nouveau pont-route et la voirie de raccordement devraient être en service fin 2024 ! », indique le Président Jean-Pierre Barbier.



Contact Presse

Claire Martin : 06 86 69 98 01 - claire.martin@isere.fr